Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/661

01. 03. 95

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Konrad Kunick, Ilse Janz, Gerd Andres, Lilo Blunck, Tilo Braune, Edelgard Bulmahn, Christel Deichmann, Dr. Marliese Dobberthien, Freimut Duve, Annette Faße, Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Norbert Gansel, Angelika Graf (Rosenheim), Günter Graf (Friesoythe), Hans-Joachim Hacker, Dr. Ingomar Hauchler, Monika Heubaum, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Gabriele Iwersen, Jann-Peter Janssen, Ernst Kastning, Hans-Ulrich Klose, Volker Kröning, Eckart Kuhlwein, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Dr. Christine Lucyga, Angelika Mertens, Volker Neumann (Bramsche), Dr. Rolf Niese, Günter Oesinghaus, Leyla Onur, Manfred Opel, Kurt Palis, Karin Rehbock-Zureich, Reinhold Robbe, Siegfried Scheffler, Horst Schild, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Brigitte Schulte (Hameln), Dietmar Schütz (Oldenburg), Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal, Dr. Cornelie Sonntag-Wolgast, Antje-Marie Steen, Dr. Peter Struck, Margitta Terborg, Franz Thönnes, Detlev von Larcher, Berthold Wittich, Inge Wettig-Danielmeier, Dr. Wolfgang Wodarg, Peter Zumkley
— Drucksache 13/434 —

Sicherheit in der Deutschen Bucht und Schutz des Ökosystems Wattenmeer

Viele Millionen von Tonnen Ladung werden durch das Seegebiet „Deutsche Bucht" jährlich per Schiff transportiert. Dieses Transportsystem ist für das Exportland Deutschland unverzichtbar. Jede Störung in diesem System hat große wirtschaftliche und finanzielle Folgen. Aber das Seerevier ist mit seinen Wattenmeeren ein sensibles Ökosystem, das es zu erhalten gilt. Schon ein einzelner Schiffsunfall, bei dem große Mengen Öl oder Chemikalien ins Meer fließen, kann zur Katastrophe führen. Die Folgen für Flora und Fauna, aber auch für die touristische Nutzung der Küstenstrände wären verheerend. Deshalb steht die Sicherheit an oberster Stelle. Sichere Transportfahrzeuge und -wege, gut ausgebildete Besatzungen, eine optimale Lotsenverordnung, gut ausgestattete Revierzentralen sowie ausreichende Bergungseinrichtungen mit den entsprechend hohen Schlepperkapazitäten sind die Voraussetzung dafür.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 22. Februar 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung teilt die in der Einleitung zu den gestellten Fragen dargelegte Auffassung über die Bedeutung des Seetransportes für die deutsche Wirtschaft sowie die dargelegte Auffassung über die möglichen Auswirkungen eines Schiffsunfalls auf das deutsche Wattenmeer und die Küstenstrände, wenn größere Mengen von Öl oder Chemikalien auslaufen. Maßnahmen zur Verhütung von Schiffsunfällen und Vorsorgemaßnahmen zur Bekämpfung eingetretener Verschmutzungen haben daher für die Bundesregierung allerhöchste Priorität. Über die getroffenen Maßnahmen hat sie dem Deutschen Bundestag mehrfach ausführlich berichtet, z. B. mit Berichten vom 14. Oktober 1993 an den Ausschuß für Verkehr über Tankersicherheit (Drucksache 521), vom 15. Juni 1994 über Schiffssicherheit und Gefahrguttransporte auf See und vom 4. August 1994 zur Vorsorge und Bekämpfung von Ölunfällen vor den deutschen Küsten (Drucksache 12/8359). Das Bundesministerium für Verkehr bereitet zur Zeit einen Bericht der Bundesregierung vor, der die Umsetzung von vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See zum Inhalt hat.

1. Wie viele Schiffsuntergänge und Schiffsstrandungen haben sich in der Deutschen Bucht seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland ereignet?

Im Bereich der Deutschen Bucht sind nach seeamtlichen Angaben im Zeitraum von 1950 bis 1980 zwölf Schiffsuntergänge und 25 Strandungen registriert worden. Im Zeitraum von 1981 bis Ende 1994 haben sich 19 Schiffsuntergänge, davon zwölf Fischkutter und fünf Sportfahrzeuge, sowie 16 Strandungen, davon fünf Fischkutter und zwei Sportfahrzeuge, ereignet.

2. Wie viele Schiffsbewegungen von Öltankern und Chemikalientankern wurden 1994 in der Deutschen Bucht registriert?

Wie viele Schiffstransporte sogenannter „gefährlicher Güter" wurden in den deutschen Seehäfen registriert?

Welche Mengen an Erdöl und „gefährlichen Gütern" wurden dabei transportiert?

Nach den Angaben der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes wurden im Jahre 1994 insgesmt 7 397 Schiffsbewegungen von Öl- und Chemikalientankern registriert, die unter Lotsberatung in der Deutschen Bucht die Reviere Ems, Jade, Weser und Elbe befahren haben.

Daten über die Anzahl der Schiffsbewegungen mit gefährlichen Gütern in den deutschen Seehäfen hat das Statistische Bundesamt noch nicht aufbereitet.

In den deutschen Seehäfen wurden im Jahre 1994 ca. 33 Mio. t Rohöl angelandet und nach vorläufigen Schätzungen ca. 10 Mio. t Gefahrgut umgeschlagen.

3. Welche Umweltschäden und Kosten entstanden bei der Strandung des Öltankers „Amoco Cadiz" an der Küste der Bretagne und des Öltankers „Exxon Valdez" vor Alaska?

Am 16. März 1978 strandete und zerbrach der Öltanker „Amoco Cadiz" vor der bretonischen Küste; 223 000 t Öl liefen aus. Am 24. März 1989 lief der Öltanker „Exxon Valdez" im Prince William Sund vor Alaska auf ein Riff; 40 000 t Öl liefen aus. Der von einem US-Bundesgericht zugesprochene Schadenersatz belief sich im Falle der „Amoco Cadiz" auf 85,2 Mio. Dollar. Bei der „Exxon Valdez" ist die Schadensregulierung noch nicht abgeschlossen; die Schadensforderungen bewegen sich in Milliardenhöhe. In beiden Fällen erfolgte die Abwicklung der Schadenersatzansprüche nach US-amerikanischem Haftungsrecht, welches Strafrechtscharakter hat.

4. Welche Umweltschäden und Kosten könnten den Naturschutzparks Wattenmeer und den niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Seebädern bei Untergang oder Strandung eines Öl- oder Chemikalientankers entstehen?

Es ist unwahrscheinlich, daß angesichts der Größe der in der Deutschen Bucht verkehrenden Tanker und der morphologischen Verhältnisse im Falle größerer Tankerunfälle mehr als zwei Tanks beschädigt werden, d. h. mehr als 25 000 bis 50 000 t Rohöl auslaufen. Diese Mengen können, wenn sie auf das Watt treiben, nachhaltige und zum Teil auch irreparable Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit des sensiblen Ökosystems Wattenmeer verursachen.

Die Höhe der insgesamt entstehenden Kosten für die Beseitigung der durch einen Ölunfall entstandenen Schäden einschließlich der Einkommenseinbußen (Tourismus und Fischerei) ist von vielen Faktoren abhängig, die von Fall zu Fall sehr unterschiedlich sein können. Aufgrund durchgeführter Untersuchungen werden bei einer durchschnittlichen Bewertung pro Tonne ausgelaufenen Öls die Kosten auf etwa 10 000 DM geschätzt. Bei extrem ungünstigen Bedingungen kann dieser Betrag auch höher liegen. Ökologische Langzeitschäden sind nicht quantifizierbar und deshalb in der vorgenannten Kostenschätzung nicht enthalten. Die Auswirkungen von Verschmutzungen durch Chemikalien auf die Meeresumwelt und die für Bekämpfungsmaßnahmen entstehenden Kosten können nicht verallgemeinert werden, da diese für jede in Frage kommende Substanzklasse gesondert untersucht werden müßten. Solche Untersuchungen liegen angesichts der Vielzahl denkbarer Substanzklassen und Unfallannahmen nicht vor.

5. Welche Auswirkungen haben Umweltschäden im Wattenmeer und an den Küsten auf den Tourismus an der Nordseeküste, der ja für die Bewohner einen wichtigen Wirtschaftszweig darstellt?

Auf der Grundlage regionaler Untersuchungen über Nachfrageveränderungen in der Fremdenverkehrswirtschaft durch Umwelt-

verschmutzungen wird davon ausgegangen, daß bei „massiven Umweltbeeinträchtigungen" mit Nachfragerückgängen zwischen 3 % (z. B. „Robbensterben" an Nord- und Ostsee) und 20 % (z. B. „Algenpest" an der Adria), bei „Umweltkatastrophen" mit Rückgängen von 50 bis 100 % in den betroffenen Urlaubsgebieten zu rechnen ist.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß die Regierungen Großbritanniens, Frankreichs und Spaniens starke Seeschlepper auf festen Positionen vor ihren Küsten stationiert haben, um Havaristen in Seenot rechtzeitig helfen zu können, während die Bundesregierung ihr weiteres Handeln von einem internationalen Gutachten abhängig macht und bis dahin darauf vertraut, daß das Mehrzweckschiff „Mellum" Havaristen zu Hilfe eilen könnte bzw. bis Windstärke 6 Hafenschlepper aus Elbe, Weser und Jade?

Die Bundesregierung verfügt bereits seit 1984 über ein in sich geschlossenes Konzept für Vorsorgemaßnahmen zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen, das in dem Bericht der Bundesregierung vom 4. August 1994 (Drucksache 12/8359) dargestellt wird. Wesentlicher Bestandteil des Vorsorgekonzepts ist die Stationierung des uneingeschränkt seetüchtigen Mehrzweckschiffes „Mellum" mit einer Schleppkapazität von 110 t Pfahlzug für Soforteinsätze in der Deuschen Bucht und einer Reihe von bei normalen Wetterlagen bis sieben Bft einsatzfähigen Hafenschleppern privater Gesellschaften für den Einsatz im küstennahen Bereich und in den Mündungstrichtern der angrenzenden Seeschiffahrtsstraßen Ems, Jade, Weser und Elbe. Die Bundesregierung ist der grundsätzlichen Auffassung, daß damit in ausreichendem Umfang vorgesorgt worden ist. Es trifft daher nicht zu, daß die Bundesregierung ihr weiteres Handeln von einem „intenationalen Gutachten" abhängig macht. Es handelt sich hierbei vielmehr um eine gemäß dem Auftrag der Konferenz der Verkehrsminister von Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Niederlande und Belgien anläßlich des Unfalls der MS „Sherbro" am 26. Januar 1994 in Paris eingerichtete internationale Arbeitsgruppe der Experten der Nordseeanrainerstaaten, die den Auftrag hat, im Interesse der Bündelung der Kapazitäten bis zum Mai 1995 die vorhandenen Schiffe zu erfassen und Empfehlungen hinsichtlich der vorzuhaltenden Notschlepp- und Bergungskapazität in der Nordsee und im Englischen Kanal zu erarbeiten.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß das Mehrzweckschiff „Mellum" von seiner Konstruktion her nicht in der Lage ist, bei großen Windstärken einen Großtanker mit ausgefallener Maschine in der Fahrlinie Terschelling–German Bight und German Bight–Western Approach wegzuziehen?

Die Annahme, daß das Mehrzweckschiff „Mellum" nicht in der Lage sei, bei großen Windstärken einen Großtanker mit ausgefallener Maschine in den genannten Fahrwassern „wegzuziehen", trifft für den weitaus überwiegenden Teil der dort verkehrenden Schiffe nicht zu. Richtig ist vielmehr, daß dieses Mehrzweckschiff in der Lage ist, im gesamten Spektrum der in Frage kommenden

Situationen Notschlepphilfe sofort zu leisten, da es im Seegebiet der Deutschen Bucht ständig operiert und über die Einrichtungen und Ausrüstungen verfügt, die auch bei einem Notfallschleppeinsatz unabdingbare Voraussetzungen sind. Zu der in der Frage angesprochenen Abhängigkeit der Einsatzfähigkeit von der Windstärke wird davon ausgegangen, daß von der „Mellum" Schiffe bis etwa 100 000 BRT, das sind 99,8 % der dort verkehrenden Schiffe, bei Windstärken bis etwa neun Bft sicher gehalten und notfalls verschleppt werden können. Bei Windstärken ab neun Bft, eine Wetterlage, die statistisch selten in der Deutschen Bucht vorkommt, stößt auch der Einsatz regulärer Hochseeschlepper an seine Grenzen. Die bei Schiffsgrößen von mehr als 100 000 BRT (im Jahresdurchschnitt etwa zehn Schiffspassagen) im Notfall bei gleichzeitigen Sturm- bzw. Orkanwind-Wetterlagen möglicherweise auftretenden Probleme werden mit Indienststellung des zweiten Mehrzweckschiffes voraussichtlich Ende 1997 weiter gemindert. Die Bundesregierung prüft derzeit, ob bis dahin zusätzlich ein leistungsstarker Seeschlepper in der Deutschen Bucht stationiert werden soll.

8. An wie vielen Tagen im Jahr 1994 wurden in der Deutschen Bucht Windstärken über Stärke 6 gemessen; an wie vielen Tagen herrschten Windstärken, bei denen die „Mellum" bei Rettungsaktionen in der Deutschen Bucht Schwierigkeiten gehabt hätte?

Nach den Aufzeichnungen des Deutschen Wetterdienstes herrschten im Jahre 1994 bei Helgoland 2 339 Stunden lang (ca. 98 Tage) Windstärken von sechs Bft und mehr. Bereinigt man diese Zahl um die Zahl der Tage, an denen die Schiffahrt nicht gefährdende ablandige Winde aus Richtungen zwischen Ost und Süd wehten, kommt man zu 1 446 Stunden (ca. 60 Tage) mit einer Windstärke von sechs Bft und mehr.

Die „Mellum" ist grundsätzlich uneingeschränkt seefähig, Einsatzgrenzen bezüglich Windstärken bestehen nicht, die Abhängigkeit von Beeinträchtigungen durch Wind und Wetter ist genereller Natur und für die „Mellum" ebenso gegeben wie für Hochseeschlepper oder andere Hilfsschiffe. Wetterbedingte, nicht überwindbare Schwierigkeiten sind in der Vergangenheit nicht aufgetreten.

9. Beabsichtigt die Bundesregierung, ein Versicherungssystem gegen Großunfälle sowie andere Seeunfälle und Havarien durchzusetzen, das für die gesamte Schadensbeseitigung aufkommt?

Wie muß ein solches Versicherungssystem aussehen?

Für Verschmutzungsschäden durch Tankerunfälle ist das seit 1978 erfolgreich arbeitende internationale Haftungs- und Entschädigungsregime so weiterentwickelt worden, daß es mit der Erweiterung des sachlichen und räumlichen Anwendungsbereichs und einer beträchtlichen Erhöhung der Haftungs- und Entschädigungssummen nach dem für Anfang 1996 erwarteten völkerrechtlichen Inkrafttreten die zur Zeit höchstmögliche Vor-

sorge trifft. Es handelt sich dabei einerseits um Haftungsbeträge, die durch eine Pflichtversicherung der Reeder bis zur Höhe von ca. 135 Mio. DM garantiert sind, und weitere, von der Mineralölwirtschaft zu finanzierende und vom Internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden zu leistende Entschädigungsbeträge bis zu einer Gesamthaftungs- und Entschädigungssumme von ca. 300 Mio. DM, die für jeden Schadensfall aufgebracht werden. Für die Haftung und Entschädigung aus sonstigen Gefahrengutunfällen auf See entwickelt die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) ein ähnliches, zweistufiges internationales Haftungs- und Entschädigungsregime. Die Entwurfsarbeiten sollen 1995 abgeschlossen und 1996 einer diplomatischen Konferenz zur abschließenden Beratung und Annahme vorgelegt werden.

Angesichts der Internationalität des Seeverkehrs und seiner völkerrechtlichen und völkervertraglichen Einbindung gibt es nach Auffassung der Bundesregierung zu dem von der IMO eingeschlagenen Weg, ein internationales Haftungs- und Entschädigungsregime auch für die sonstigen Gefahrengutschäden auf See zu schaffen, derzeit keine Alternative.

10. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die Forschung auf den Gebieten der Schadens-Vorsorge und der optimalen Schutz-Vorkehrungen bei der Unfall- und Havarie-Gefährdung der deutschen Küsten und des Wattenmeeres voranzutreiben?

Welche Ergebnisse liegen vor?

Die Bundesregierung hat mit dem Forschungsvorhaben „Verkehrssicherungssystem Deutsche Küste im Jahre 2000" das gesamte Verkehrssicherungssystem der deutschen Küste überprüfen lassen. In dem Gutachten wird das bestehende Verkehrssicherungssystem mit den Komponenten Schiffswegeführung, Lotsannahmepflicht, Radarberatung und Verkehrsüberwachung durch die Revierzentralen positiv beurteilt. Außerdem enthält es Vorschläge zur technischen Fortentwicklung, die das Bundesministerium für Verkehr mit der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes und den Beteiligten, insbesondere mit den Seelotsen, den Küstenländern und den Schiffahrtsverbänden, auswertet.

11. Welche baulichen Auflagen oder Transportvorschriften (z. B. Verzurren von Decksladungen) beabsichtigt die Bundesregierung für Öltanker, Gastransportschiffe und sonstige Transportschiffe für „gefährliche Güter", die deutsche Häfen anlaufen, vorzuschreiben bzw. in der Europäischen Union durchzusetzen?

Wann wird mit welchen Verbesserungen gerechnet?

Mit aktiver Unterstützung durch die Bundesregierung ist in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) bisher folgendes erreicht worden:

Seit dem 6. Juli 1993 werden Öltankschiffe ab 5 000 BRZ – wie bereits seit vielen Jahren für Gas- und Chemikalientankschiffe

vorgeschrieben – nur noch in Doppelhüllenbauweise gebaut; für kleinere Öltanker ist der Doppelboden vorgeschrieben.

Am 6. Juli 1995 treten Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78) in Kraft, die für vorhandene Öltank- und andere Massengutschiffe ein erweitertes Überprüfungsprogramm vorsehen. Ferner müssen Öltankschiffe, die vor dem 1. Juni 1982 gebaut wurden, grundsätzlich nach 25 Jahren außer Dienst gestellt werden. Die nach dem 1. Juni 1982 gebauten Öltankschiffe müssen nach 30 Jahren außer Dienst gestellt werden, es sei denn, daß sie mit einer Doppelhülle umgerüstet werden. Ab 1. Januar 1996 wird für Öltankschiffe ab 20 000 tdw ein Notschlepp-Geschirr international vorgeschrieben, dessen Funktionsfähigkeit im Mai 1994 in einem Großversuch in der Deutschen Bucht demonstriert wurde. Außerdem hat die Bundesregierung nach dem „Sherbro"-Unfall gemeinsam mit den beteiligten Nordseeanliegerstaaten in der IMO erreicht, daß zur Verbesserung der Sicherheit beim Transport von Decksladung, insbesondere mit Gefahrgut, für diese Schiffe die bisherigen IMO-Empfehlungen zur Ladungssicherung vom 1. Juli 1996 an weltweit verbindlich vorgeschrieben werden.

Zusätzlich hat die Bundesregierung in den zuständigen Gremien der IMO einen Vorschlag vorgelegt, nach dem ältere Gastankertonnage aus dem Verkehr genommen werden soll. Der Vorschlag wird zur Zeit in der IMO diskutiert.

12. Welche Auswirkungen werden die geplanten Zusammenlegungen der Revierzentralen der Wasser- und Schiffahrtsämter in Wilhelmshaven und Bremerhaven auf die Sicherheit in der Deutschen Bucht haben?

Eine Zusammenlegung der Revierzentralen Wilhemshaven und Bremerhaven ist nicht geplant. Die Revierzentrale in Wilhelmshaven wird modernisiert, wie bisher schon die Revierzentrale Bremerhaven. Damit wird der hohe Sicherheitsstandard in der Deutschen Bucht stabilisiert.



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333